Habanero Lumber Company Vende el Muelle de Barahona.



Por: Ing. Carlos Manuel Diloné

A todo lo largo del río Yaque del Sur, crecía una gigantesca y copiosa cantidad de Cedro, esa información había llegado al conocimiento de dos compañías norteamericanas, la Gulf Red Cedar Company y la Richmond Cedar Works, localizadas una al Sur de América, y la otra en el Norte, ambas propiedad de la American and Eagle Pencil Companies, con un interés nominal en el Cedro, para ser utilizado en la fabricación de lápices de escribir.

En los Estados Unidos había una escasez de Cedro Rojo, que era el utilizado para la fabricación de lápices. Por ello, el 2 de marzo de 1902, estas dos compañías crearon un pequeño holding y organizaron la Habanero Lumber Company, siendo la razón principal para la formación de la Compañía de Madera Habanero, la obtención de todos estos Cedros, además con el propósito de mantener y controlar ciertas tierras y maderas en la República Dominicana.

Los Oficiales de la Compañía eran: **J. Scott Parrish**, Presidente, **T. K. Parrish**, Secretario ambos de Richmond y **Clarence Millhiser**, Tesorero, nativo de Virginia EE. UU.[1]

Antes de adentrarnos en el presente trabajo, queremos dejar claro que el mismo analiza todo lo concerniente al Muelle y obras conexas del Puerto de Barahona. No analizamos las extensas talas de árboles, cerca de ríos y arroyos, realizadas por la Habanero Lumber Company de forma

[1] Ver Oficio de William W. Russell, dirigido al Secretario de Estado de los Estados Unidos, colección Bernardo Vega.

generalizada en todo el país. Sabiendo que ésta compañía "*no estaba sola, pues alrededor de cuatro a seis empresas madereras, que exportaban desde Azua o Barahona, contrataban a campesinos locales para cortar árboles en lugares montañosos. Dado que las carreteras y los caminos vecinales no existían o estaban en muy malas condiciones, los árboles se derribaron cerca de ríos y arroyos y la madera se arrastraba a lo largo de estos, hasta que pudieron ser llevadas a los puertos con la ayuda de bueyes. De esta manera, los bosques cercanos a las fuentes de los ríos fueron destruidos por completo*".[2]

En el Estado de New Jersey, bajo el nombre de Habanero Lumber Company, situada en 15 Exchange Place, Jersey City, incorporada bajo la Ley de Corp., fue presentado en fecha 3 de abril de 1902, el Certificado de Incorporación, con una existencia de 50 años, con acciones de Capital Autorizadas por US$10,000.00, aunque comenzó el negocio con un Capital de US$1,000.00.[3]

Dos meses después de constituida la Habanero Lumber Company en New Jersey, ésta obtiene en República Dominicana, en fecha dieciséis (16) de Junio del año1902, la concesión para la construcción del Muelle, enramada, edificio para aduana, edificio para capitanía del puerto, edificio de depósito, y las obras conexas del Puerto de Barahona. Esta concesión fue modificada en fecha dieciséis (16) de Marzo del año1903, y prorrogada por Resolución, en fecha cinco (5) de Mayo, del año1904.[4]



[2] Ver página 448, Peasants and Religion: A Socioeconomic Study of Dios Olivorio and the Palma Sola Movement in the Dominican Republic. Por Jan Lundius and Mats Lundahl.

[3] Ver enlace de la Librería Estatal de New Jersey, *http://www.njstatelib.org/...blications/corp/NJCORPn279.html.*

[4] Ver Gaceta Oficial Nos. 145 y 1492, de fechas 16/3/1903 y 5/5/1904.

Resulta, que en fecha 20 de Mayo del año 1901, el señor **Emilio E. Dreyfous**, ciudadano norteamericano, comerciante en Azua y Barahona, residente en la calle Santomé No. 13, de la ciudad de Azua, a través del Secretario de Estado de Fomento y Obras Públicas, se dirigió al Poder Ejecutivo pidiendo en su propio nombre Concesión para la limpieza del **Puerto de Barahona**; establecimiento en él de boyas que facilitaran la entrada y salida de los buques, y construcción de un Muelle y enramada en dicho puerto, así como el almacenamiento de mercancías en caso necesario.

El Poder Ejecutivo, presidido entonces por el señor **Horacio Vásquez**, firmó en fecha 16 del mes de Julio del siguiente año de 1902, la concesión pedida por el señor **E. E. Dreyfous**, cuyo contrato quedó sujeto a 20 cláusulas y a un período de 30 años de duración. En esa ocasión le fue concedido lo siguiente:

"1ª. El concesionario construirá en el Puerto de Barahona y en el lugar más conveniente a juicio del Gobierno, un muelle que se internará en el mar hasta conseguir, por ahora que el agua en la parte exterior del expresado muelle tenga, por lo menos, diecisiete pies ingleses de profundidad. El ancho del indicado muelle no será menos de doce pies ingleses.

La cabeza o extremo del muelle tendrá la forma de una ele invertida (Γ) y su largo no podrá bajar de cincuenta pies ni su ancho de treinta. Los pilotillos en los lugares bajos deberán ser de maderas del país como guayacán, yareyes u otras de duración y resistencia, y no menos de un grueso de 6 por 8; y en los lugares profundos de pichpine o pino de resina creosotado, de un diámetro en su parte más delgada de once a doce pulgadas. La distancia entre pilotillo y pilotillo no excederá de diez pies, y donde sea necesario, como en la cabeza del muelle, se pondrán cuantos pilotillos sean convenientes para resistir el peso de la carga y descarga de los buques".[5]

Por haberse publicado con dos omisiones importantes, el **19 de Julio de 1902**, se reprodujo la Resolución, donde se resolvía lo siguiente:

> Art. 1°. Conceder al Señor Emilio E. Dreyfous, la facultad que solicita de hacer navegable por balsas el río Yaque del Sur y sus afluentes, desde la desembocadura del canal que une la laguna del Rincón con dicho río hasta sus cabezadas, con el objeto de extraer por ellos las maderas que existan en las hoyas de dichos ríos y sus inmediaciones.

[5] Ver Gaceta Oficial No.1457, de fecha 19/7/1902

Art. 2º. Como el principal obstáculo que ofrece la navegación de dichos ríos, es la existencia en el lecho de casi todos ellos, de grandes peñascos y la de saltos o cascadas que dificultan o imposibilitan el paso de las balsas, el Señor **Dreyfous** se compromete a destruir dichos obstáculos en cualquier punto que existan, y para ello se le faculta a traer del extranjero los explosivos que requiera semejante trabajo. Antes de introducirlos en el país, dará nota de ellos al Ministro de Fomento, el cual aprobará o la reducirá según lo estime conveniente, la pólvora y los demás explosivos serán depositados en el arsenal de Santo Domingo, de donde serán extraídos a petición del ingeniero encargado de los trabajos, y previa autorización del Ministerio de Fomento y del de Guerra.

Art. 3º. Para la mayor utilización de las maderas, el Señor Dreyfous estará obligado a establecer en el Distrito de Barahona, o en la provincia de Azua, una máquina de aserrar de buena clase y de poder suficiente para reducir a tablas y cuartones la tercera parte por lo menos, de la madera que baje por el Yaque y sus afluentes. Dicha máquina deberá estar funcionando dentro de un año a contar de la fecha.

Art. 4º. Estará Obligado igualmente el Señor Dreyfous a fomentar en el Distrito de Barahona y en la Provincia de Azua, establecimientos para el cultivo, desmonte y embalado de algodón, y para siembra de guineos y arroz. Deberán ser dominicanos las cuatro quintas partes de los trabajadores y operarios que emplee en los establecimientos expresados, y los terrenos que utilice en el cultivo de los antedichos productos no deben bajar de cuatro mil tareas, debiendo estar cultivadas en el término de un año, a contar de la fecha, la mitad de dicha cantidad de terrenos, y el todo dentro de dos años.

Para la mayor actividad en estos trabajos, el Señor Dreyfous se compromete a sostener en los primeros tiempos un número de 800 hombres por lo menos, que estarán por este hecho exentos del servicio militar, menos en caso de guerra.

Art. 5º. De la desembocadura del canal antes citado a la boca del río Yaque, trayecto en que el río es navegable por balsas, nada cobrará el Señor Dreyfous por las maderas que se bajen desde el primero de dichos puntos o más abajo; pero tan luego como el Sr. Dreyfous haya hecho navegable por balsas el espacio que hay de la desembocadura del canal para arriba, sea en el río Yaque o en

sus afluentes, tendrá derecho a cobrar lo siguiente durante el término de esta concesión.

Diez centavos oro por cada pieza de madera común que no exceda de cien pies.

Quince centavos oro por cada pieza de madera común que exceda de cien pies.

Quince centavos oro por cada pieza de caoba, sabina o espinillo que no pase de cien pies.

Veinte centavos oro por cada pieza de caoba, sabina o espinillo que exceda de cien pies.

Diez centavos oro por cada viga de más de seis pulgadas de peralto.

Cinco centavos oro por toda la que tenga de seis pulgadas para abajo.

Las viguetas de tres pulgadas para abajo, los horcones y varas, así como cualquiera otra carga, nada pagaran al Señor Dreyfous, ya sea que se bajen esos objetos en balsas, canoas o de otro modo cualquiera.

Los precios consignados en esta tarifa se reducirán a la mitad cuando las maderas procedan del punto denominado los Güiros, o más abajo.

Para que el **señor Dreyfous** tenga derecho a hacer el cobro indicado en este artículo, es preciso que haya hecho navegable por balsas, merced a sus trabajos, cinco leguas por lo menos del río Yaque, de la desembocadura del canal para arriba.[6]

Los otros artículos de esta Resolución declaraban exentos de todo impuesto fiscal, por un período de 25 años las maderas que el señor **Dreyfous** exportara, así como período de 30 años para el algodón y la fibra de cabuya o heniquen. De igual modo, todas las máquinas necesarias para la limpieza del río y sus afluentes y las obras a ser construidas.

Lo concedido era bastante ambicioso, pues comprendía tanto el lugar de embarque (muelle), así como el lugar donde se cortaba la madera (ribera del río), amén de tarifas de cobros, aserraderos, etc. El concesionario, Señor **Emilio E. Dreyfous**, se situó dentro de los términos del Contrato, y amparado por la cláusula decima-octava transfirió todos sus derechos a la

[6] Ver Gaceta Oficial No. 1457, del 19/7/1902.

Habanero Lumber Company, la que como cesionaria quedaba sujeta a las mismas restricciones que el concesionario primitivo.

Es por ello, que se desarrolla un fuerte vínculo entre Dreyfous y la Habanero Lumber Company, las primeras compras de la Compañía Maderera se realizan a partir de **E. E. Dreyfous**, quien previamente había adquirido muchos Pesos de Título y Derechos de Corte en la localidad de Barahona y Azua. La adquisición de la concesión por parte de la Habanero Lumber Company, que correspondían al señor Dreyfous, se realizó el 12 de Agosto de 1902, lo cual se evidencia mediante una notificación al Gobierno Dominicano, con fecha del 10 de julio de 1903, y registrada debidamente en la Oficina del Registro en la ciudad de Santo Domingo, el día 11 de Julio de 1903, marcada en el Libro A, Folio 225, No. 1123. Aunque en la realidad, muchos de estos Pesos de Títulos eran dudosos.[7]

"A La Habanero Lumber Company le pareció que sus Compras de Títulos no cubrían completamente la región en la que se encontraba la Sabina (Cedro Rojo o Lápiz), que había una cantidad considerable de pinos en las mismas localidades adyacentes, y que el país en cierta sección era rico y, con el desarrollo, ofrecía grandes posibilidades agrícolas, ***adquirieron más Pesos de Título, en última instancia, lo suficiente como para controlar un área de aproximadamente un millón de acres****, y gastaron de los primeros a los últimos quinientos mil dólares (500,000.00)"*.[8]

Un millón de acres equivale a Seis Millones Cuatrocientos Treinta y Cinco Mil Ochocientas Cuarenta/37 tareas (6,435,840.37) de tierras, que fueron adquiridas por la Habanero Lumber Company a un precio de **US$0.078** cada tarea, en otras palabras **7.8** centavos de dólar por cada tarea de tierra. Si esto lo traemos a la tasa actual del dólar de US$1 x RD$50, serían unos Tres pesos con Ochenta y Ocho Centavos (**RD$3.88**) por tarea.

---

7 Ver "Los Americanos en Santo Domingo", por Melvin M. Knight, página 160, Imprenta "Listín Diario", año 1939.

[8] Ver Oficio No.: R173-046, de William W. Russell, dirigido al Secretario de Estado de los Estados Unidos, colección Bernardo Vega. Aunque **Melvin M. Knight**, dice en la página 160 de su libro **"Los Americanos en Santo Domingo"**, que según el informe que le sumistraron en la Oficina de esa Corporación, la Habanero Lumber controlaba 500,000 acres. Preferimos el informe de William Russell, por tener más detalles.

La empresa maderera habanero cumplió debidamente con los requisitos de la concesión. Se construyó y operó un aserradero en la provincia de Barahona, Comuna de Pescadería, a unas seis millas y media (6 1/2) de la ciudad de Barahona, en el río Yaque del Sur en un punto aproximadamente diez (10) millas por encima de su entrada en la bahía o puerto. El río se limpió y se hizo navegable, y en un lugar llamado Paradís se estableció una plantación.

En apariencia, todo marchaba conforme a lo pactado en el Contrato de Concesión al que hemos hecho referencia, esto se desprende, además, del informe que el señor **Andrés Gómez y Pintado**, en su calidad de Ingeniero Director de Obras Públicas Interino, presentó al Secretario de Fomento y Obras Públicas, en fecha cuatro (4) de Octubre del año 1907, donde declara que: *"examinadas y estudiadas técnicamente las obras a cuyas concesiones estaba obligada la Compañía Habanero Lumber, por virtud de las concesiones de fechas 16/6/1902 y 16/3/1903, respondían a lo preceptuado en las concesiones referidas"*.

Este informe sirvió de base para que el Gobierno, por medio del Ministro de Fomento y Obras Públicas, en comunicación de fecha 15/10/1907, dirigida al **Lic. Francisco J. Peynado**, en su calidad de apoderado de la compañía Habanero Lumber, le manifestara a esa corporación lo que textualmente se copia: *"Tengo a bien participarle que la Comisión nombrada por el Poder Ejecutivo, para rendir informe sobre los trabajos que debía entregar esa Compañía en cumplimiento de las obligaciones contenidas en las concesiones de fechas 5 y 16 de Julio de 1902, modificadas por la Resolución de fecha 16 de Marzo de 1903, y prorrogada por la Resolución d fecha 5 de Mayo de 1904, ha encontrado conforme el muelle; el edificio para capitanía del puerto; el edificio para aduana y el depósito"*.

Estos informes serían utilizados por la Habanero Lumber Company, tiempo después, como mecanismos de defensa en contra de la demanda iniciada por el Estado Dominicano, bajo el alegato de haber violado la compañía maderera, la Ley del 28 de Mayo de 1909.[9]

Los Licenciados **Peynado y Henríquez**, quienes eran representantes de la Habanero Lumber Company, escudados en la cláusula 17 del Contrato de Concesión, enviaron una instancia al Ministro de Fomento y Obras Públicas, donde solicitaban la aplicación de una tabla arancelaria para los productos y animales que entraban o salían por el muelle de Barahona. En efecto, por medio de la Resolución No. 4859, publicada en la G. O. No. 1905 del 2 de julio de 1908, el Gobierno Dominicano le aprobó a la

[9] Ver Demanda incoada por el Estado Dominicano, contra la Habanero Lumber Company, sellada en fecha 7/12/1910, AGN.

Habanero Lumber Company, la tarifa solicitada pero con modificaciones en los precios exigidos.

La Resolución, firmada por el Presidente Ramón Cáceres, en fecha 24 de Junio de 1908, establecía lo siguiente:

RESUELVE:

Único: Aprobar la expresada tarifa con las siguientes modificaciones:

1º Animales vivos.

a.- Caballos o mulos, cada uno. . . . $ **0.25**
b.- Ganado mayor. **0.10**
c.- Cerdos. **0.05**
d.- Chivos u ovejos. **0.01 1/2**
e.- Burros, cada uno.. . . . . **0.02 1/2**
f.- Aves de todas clases, cada una.......**0.01**

2º *Maderas.*

a.- Caoba, por millar de pies.. . ...**0.25**
b.- Pino y pich-pine, millar pies. **0.25**
c.- Guayacán, espinillo, cedro y
maderas análogas, tonelada. **0.40**
d.- Sabina, por millar de pies
cúbicos. **0.30**
e.- Yayas, cada tonelada. **0.40**

3º Toda otra clase de efectos que entren, seis centavos por quintal.

4º Toda otra clase de efectos o productos que salgan, dos y medio centavos por quintal.

Para la población en sentido general, se notaba que el Gobierno Dominicano había modificado y reducido la tarifa presentada por la Habanero Lumber Company, en prácticamente la mitad, pues eso era lo que se reflejaba en la tarifa de los animales vivos, que ciertamente fue reducida exactamente a la mitad. Sin embargo, aunque las maderas como las caoba, pino y guayacán fueron reducidos a la mitad, la sabina (cedro) fue aumentada en un tres mil (3,000%) por ciento. Pasando de 0.01 a 0.30 el pies cúbico, la Yaya fue aumentada en un ochocientos por ciento (800%), pasando de 0.05 a 0.40 cada tonelada.

Lo acontecido con el régimen tarifario aprobado, sirvió para desvelar y plasmar, cómo se favoreció desde el Estado Dominicano a la Habanero Lumber Company, ya que la razón principal de esta empresa era la obtención de todos estos Cedros o Sabina que crecían a todo lo largo y ancho del río Yaque del Sur.

Así las cosas, una vez el país comenzó a transitar por la senda económica del progreso social, el Gobierno Dominicano cayó en la cuenta y se convenció, de que un gran número de Concesiones se encontraban en manos de particulares, bien como concesionarios o bien como usufructuarios, que no hacían otra cosa que empeorar las condiciones del pueblo y del comercio dominicano, retirando solamente pingues beneficios en detrimento del pueblo y del erario nacional.

Por ello, el Estado Dominicano, resolvió dentro del marco legal concluir con ese estado anormal, haciendo propiedad del Estado, todas las Empresas de Muelles y Enramadas que en el país existieran en manos de particulares, para lo cual el Congreso Nacional, por iniciativas del Poder Ejecutivo, votó una **Ley en fecha 28 de Mayo de 1909, por medio de la cual se declaró de Utilidad Pública la adquisición por parte del Estado de las enunciadas Empresas** y fijó como plazo para un entendido con la Secretaría de Estado de Hacienda y Comercio, acerca de la transferencia de dichas concesiones, el primero de Enero del año en curso, estableciéndose en la expresada Ley, que después de la fecha que acaba de ser dicha, quedarían resueltas en favor del Estado Dominicano, previo juicio pericial estimativo en el momento de quedar resueltas.

Partiendo del informe que el 20 de Mayo de 1909, el señor **H. F. D. Burke**, Director General de Obras Públicas, le remitiera al señor **Emilio Tejera Bonetti**, Secretario de Estado de Fomento y Comunicaciones, todo parece indicar que la Habanero Lumber Company, no estaba haciendo las inversiones necesarias para la adecuación del Muelle de Barahona, pues según este informe era necesario una profundidad mínima de 17 pies, para permitir que los vapores de la compañía Clyde entrasen con seguridad a dicho Muelle.

20 de Mayo 09.

No.385

PUERTO DE BARAHONA

Señor Emilio Tejera Bonetti
Secretario de Estado de Fomento y Comunicaciones.

Su Despacho.

Muy Señor mío:

Para poder poner el Puerto de Barahona en condición de que los vapores de la Comp. Clyde puedan entrar con seguridad, habría que destruir 2 o 3 arrecifes de coral que en la actualidad impiden la entrada; depués de estudiar bien este asunto creo lo siguiente:

Con el objeto de obtener una profundidad mínima de 17 pies de agua sobre los arrecifes, será necesario demoler unos 3,600 metros cúbicos de roca. He tomado las dimensiones de estos arrecifes de un plano publicado por el Departamento de Marina de los Estados Unidos.

En la actualidad no existen en el país maquinarias apropiadas para hacer esta obra. Sería posible desalojar las rocas bajo la acción de cargas de dinamita, colocadas encima de los arrecifes; pero para aclarar por completo la entrada, el material volado requeriría ser dragado, y esto no se podría hacer hasta la llegada de la nueva draga.

Para perforar y explotar los arrecifes y luego dragar el material, que sería la vía más segura de conseguirlo, costaría probablemente, por lo menos $12.- por metro cúbico, y probablemente algo más si se presentan inconvenientes. El equipo consistiría en un remolcador, 1 taladro flotante y sus accesorios, y probablemente costaría $10,000.-

En mi opinión vale la pena gastar semejante suma en el Puerto de Barahona; pero si Vd. Lo cree conveniente, se podría hacer un experimento, probando el resultado que daría explotar los arrecifes con dinamita, sin perforar, en la esperanza de que las rocas puedan dispersarse de modo que se requiera el dragage. Con dinamita, a $15.- la caja de 50 lbs. Se necesitarían unos $5,000.- para dinamita y $1,000.- para mano de obra. O sea en total de unos $6,000.-

Saluda a Vd. atentamente.

H. F. D. BURKE
Director General de Obras Públicas

Aunque muchos concesionarios de muelles, como los de San Pedro de Macorís, Puerto Plata y otros, se amordazaron a la Ley del 28 de Mayo de 1909, y se acercaron a la Secretaria de Estado correspondiente donde resolvieron en favor del Estado Dominicano las Concesiones que le habían sido dadas; la Habanero Lumber Company no aceptó esa Ley del 28 de Mayo, aduciendo que era injusta, pues el artículo 5to de la referida Ley

limita la indemnización al valor en que estimen los peritos las obras realizadas por la compañía demandada, y no el valor de toda la propiedad que se quiere expropiar. Pidiendo además, la Habanero Lumber, que *"la expropiación deberá hacerse conforme al derecho común, es decir conforme al inciso 6º del artículo 6to de la Constitución del Estado y al artículo único de la Ley del 27/7 del 1910, leyes según las cuales las indemnizaciones deben ser justas"*.[10]

A partir de la Ley del 28 de Mayo de 1909, se inicia toda una guerra entre la Habanero Lumber Company y el Estado Dominicano. El 17 de Noviembre de 1910, mediante comunicación No.2024, el Secretario de Estado de Hacienda y Comercio **ordena al Señor Procurador Fiscal de Barahona** lo siguiente: *"Como la Habanero Lumber Co. No se ha sometido a las prescripciones de la Ley del 28 de Mayo de 1909, tratando con el Gobierno la venta del muelle de Barahona, **es necesario demandarla** para que el juzgado de Primera Instancia pronuncie la expropiación, y nombre los peritos necesarios"*.

Es por ello, que el 7 de Diciembre de 1910, **Elpidio Morales**, Procurador Fiscal del Distrito Judicial de Barahona, quien representa al Estado Dominicano en la demanda por éste intentada contra la Compañía Habanero Lumber, hace saber al **Lic. Rafael M. Pérez**, abogado constituido por la referida compañía, *"que por auto del Magistrado Presidente de este Juzgado de Primera Instancia ha quedado señalada la audiencia del día jueves que contaremos a ocho del presente mes de Diciembre a las nueve de la mañana, para conocer por ante el Tribunal Civil de la expresada demanda"*.[11]

El Estado dominicano estaba decidido a hacer cumplir la Ley del 28 de Mayo de 1909, y realizó todas las diligencias procesales necesarias para lograr sentencia a su favor. Por ello, en fecha 15 de Diciembre de 1910, el Juzgado de Primera Instancia del Distrito Judicial de Barahona, compuesto de los magistrados **Lic. José María Sepúlveda**, juez de Primera Instancia, y **Elpidio Morales**, Procurador Fiscal, asistidos de **Francisco Sánchez Sosa**, Secretario, dictaron la Sentencia siguiente:

FALLA

"**Primero:** que debe declarar y declara en favor del Estado Dominicano la propiedad del Muelle de Barahona con todas sus dependencias y

[10] Ver Proceso seguido a la Compañía Habanero Lumber, por violar la Ley del 28/5/1909, AGN.
[11] Ibíd.

accesorios, mediante el pago por parte del estado Dominicano a la Habanero Lumber y Compañía o a quien sus derechos represente de la suma a que ascienda la estimación pericial del valor de dicho Muelle y sus dependencias y accesorios. **Segundo:** Ordena que el Estado Dominicano entrará en posesión y en el ejercicio del cobro por su cuenta de los derechos de dicho Muelle, tan pronto como sea ordenado por el Secretario de Hacienda de la República Dominicana el pago de la suma a que ascienda su estimación pericial. **Tercero:** Nombra de oficio para que procedan a la estimación del repetido Muelle con sus dependencias y accesorios a los señores **Pablo Eseviff, Carlos Ballas** y **José Schiffino**, quienes al efecto prestarán previamente ante el Juez Comisario el juramento legal. **Cuarto:** Nombra Juez Comisario al Juez de Primera Instancia de este Distrito Judicial para los efectos del experticia. **Quinto:** Que una copia de la presente sentencia y los documentos necesarios, se remita a los peritos. **Sexto:** condena a "La Habanero Lumber y compañía" al pago de las costas".[12]

Con la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia, del Distrito Judicial de Barahona, se inicia una negociación entre los dueños de la Habanero Lumber Company, representada por su presidente el señor **J. Scott Parrish**, y el Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, **Don Federico Velásquez y Hernández**, representante del Gobierno Dominicano, todas estas negociaciones terminaron con el Convenio celebrado en New York, en fecha 9 de Junio del 1911, mediante este acuerdo la *"Habanero Lumber Company renunció, vendió, cedió y transfirió a la república la concesión del Muelle, con el Muelle y todos los edificios, etc., construidos bajo dicha concesión, recibiendo por igual del Gobierno Dominicano la suma de Treinta Mil dólares (US$30,000.00)"*[13], el traspaso a favor del Gobierno Dominicano, se realizó mediante acto notarial.

El Acuerdo arribado entre la Habanero Lumber Company y el Estado Dominicano, se elaboró de conformidad con el Convenio del 8 de Febrero de 1907, fue redactado por el Ministro de Hacienda y Comercio de la República Dominicana, en el Guaranty Trust Company of New York, autorizando el pago a la Habanero Lumber Company, por la concesión del Muelle de Barahona, por un monto de **US$30,000.00** dólares en efectivo[14].

---

[12] Ver Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, Libro 128, página 141, año 1911, AGN

[13] Ver Oficio de William W. Russell, dirigido al Secretario de Estado de los Estados Unidos, colección Bernardo Vega.

[14] Ver comunicación S. D. 245, del 30 Junio de 1911, AGN.

Es por ello, que mediante misiva de fecha 29 de Julio del año 1911, marcada con el No. 1251, dirigida al Representante de la Habanero Lumber Company en Barahona, el Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, **Don Federico Velásquez y Hernández** le comunica *"que el señor **John B. Mann**, ha sido designado para recibir el muelle, la enramada y todas las propiedades anexas al muelle, a cuyo efecto pasa a esta.*

Llenado su acometido y levantando los planos correspondientes, se procederá aquí, tal como lo dispone la cláusula 3ª del convenio celebrado en New York, en fecha 9 de junio del corriente año con el Presidente de la Habanero Lumber Company, a hacer el traspaso a favor del Gobierno Dominicano, mediante acto notarial"[15].

Ese mismo día, es dedir, el 29 de Julio de 1911, **Don Federico Velásquez**, instruyó al Ingeniero del Gobierno, señor **John B. Mann**, quien salió en el costanero No.3 el día 30 de Julio para Barahona, y después de examinar el Muelle comprado por el Estado a la Habanero Lunber Company, regresó a Santo domingo el día siguiente, informando el día de 10 de Agosto lo siguiente:

"*Incluyo un plano, mostrando los edificios de la empresa recibidos del señor Hernan, Agente de la Compañía.*

*No encontré ninguna marca indicando los límites del terreno que pertenece a los edificios comprados, y **algunas personas dicen que todo el terreno pertenece al Ayuntamiento de Barahona**, pero junto con el Agente tiré las líneas mostradas en dicho plano.*

Todos los edificios se encuentran en perfecto estado.

La Romana de vía-férrea nunca ha funcionado bien, debido probablemente a la falta de planos adecuados a su instalación y debe arreglarse.

El muelle se encuentra en bastante mal estado y debe reponerse sin falta, dentro de un año.

Se necesitan como 110 pilotes, 40 pares de tablas cruzantes abrazadoras y 50 tablas para la plataforma.

---

[15] Ver Secretaría de Estado de Hacienda y Comercio, año 1911, libro No. 142, 11/02505, AGN.

Con estos repuestos el muelle deberá durar unos 4 o 5 años más sin reparaciones mayores"[16].

De la misiva marcada como No.2, del 14 de agosto de 1911, enviada por el Administrador del Muelle de Barahona, al señor Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, éste le señala lo siguiente: *"Señor: Al recibir el Muelle, le pedí al* ***Sr. Herman*** *me entregara algunos efectos que son repuestos del mismo y me dijo que esos efectos no habían entrado en venta, cómo probablemente harán falta más tarde, se lo aviso por si pertenecen a la venta, o desea adquirirlos*".[17]

En otra comunicación marcada como No.4, del 14 de agosto de 1911, el Administrador del Muelle de Barahona, le informa al Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, las dificultades por las que atraviesa el Muelle de Barahona, donde para pesar los efectos que entran y salen del mismo se utilizaban dos peones contratos a OCHO pesos mensuales, se quejaba de que había la *"necesidad de alumbrar el Muelle y al efecto, podría hacerse arreglar los faroles que posee, que están en mal estado y que usted me ordene el correspondiente gasto de gas, dejando así satisfecho una necesidad, que lo es también para la Aduana*".

Decía además, que el piso del Muelle estaba en muy mal estado, que dificultaba el tránsito, pues algunas tablas podridas se habían roto, por lo que pedía *"30 tablones de 16 y medio pies de largo por 12 pulgadas de tabla por 2 pulgadas de canto"*, pedía también que se extendiera la línea 20 metros más para dar fácil acceso a uno de los depósitos, planteando que dos carros son insuficientes, pues quedan bastante separados del depósito, lo que ocasiona un nuevo gasto al comercio.[18] Lo interesante de todo esto, es que el Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, mediante comunicación No. 1433, del 18 de Agosto de 1911, aprueba lo pedido por el Administrador del Muelle de Barahona, pero le señala: "*Lo*

---

[16] Ver Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, comunicación No.908, del 10 de Agosto de 1911, AGN

[17] Ver Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, Libro 128, página 125, año 1911, AGN.

[18] Ver Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, Libro 128, página 126, año 1911, AGN.

único exceptuado en la compra del muelle fue la grúa. Todo lo demás lo ha adquirido el Estado".[19]

Era uso y costumbre el que los comerciantes de Barahona, depositaban en la playa sus maderas, de donde las tomaban los botes para llevarlas a los barcos, el Administrador del Muelle de Barahona amparado en el artículo 37 de la Ley de Aduanas y Puertos, impidió que las tomaran de ese lugar y obligó a que esa madera viniera al Muelle para desde ahí ser trasladada, *"los comerciantes, mirando el gran gasto que les ocasionaba ese movimiento de maderas, convinieron conmigo, que les permitiera tomarlas por el lugar de la playa y que ellos pagarían el Muelle aún sin usarlo, les acepté, hasta terminar las existencias que cada uno tuviera en el lugar mencionado, no obstante este convenio a pesar de haber pagado todos sin dificultad, el Sr.* ***Jaime Mota*** *o sea* ***Antonio Mota****, después de pagar, me escribió una carta* ***en la cual hace reservas, por no haber usado el Muelle y haber pagado****"*.

Y termina diciendo: ***"Estas aclaraciones se la hago, por si dicho Sr Mota, somete a su consideración el punto y hace lo que acostumbra, no ser muy claro en sus exposiciones".***[20]

La comunicación No. 1433, a que hemos hecho referencia, provoca que el señor **Darío Santana**, Administrador del Muelle de Barahona, le solicite al **Sr. Herman**, representante de la Habanero Lumber Company, los efectos que han sido adquiridos por el Estado por compra que de ellos hiciera. El señor Herman está de acuerdo en entregar algunos de los referidos efectos, y en efecto los entrega; pero otros dice que hasta que no se entreviste con el Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, no los entregará.

Aquí el Administrador detalla los efectos entregados y le incluye una Certificación del **Sr. Pablo Elseviff**, antiguo empleado de la Empresa y único capacitado a conocer cuáles son las anexidades del Muelle y según éste, todo lo contenido en dicha nota, es propiedad absoluta del Muelle, toda vez que fue adquirido con ese fin y nunca se emplearon en otra cosa. Anunciaba que el señor Herman sale por vía terrestre a verlo y le pedía al

[19] Ver Comunicación 1433, del 18 de Agosto de 1911, Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, Libro 128, página127, año 1911, AGN.

[20] Ver Comunicación No.1, del 14 de Agosto de 1911, Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, Libro 128, página 128, año 1911, AGN.

Secretario, si debía obligarlo por las vías legales a la entrega de los referidos efectos.[21]

RELACION de las propiedades y efectos que pertenecen al Muelle de Ba hona y que han sido adquiridas por el Estado Dominicano por compra que ciera del Muelle y sus anexidades a la Compañia la Habanero Lumber y Co

A SABER:

Propiedades y efectos recibidos:

Tres Edificios
Un Muelle
Dos Carros para conducir carga
Una Balanza fija
Una Balanza movible
Un Carrito de Mano
Treinta bases de hierro para los pilotillos
Tres Bollas
Un Lote de Cadenas para las Bollas
Tres Faroles
Seis Anillos de hierro para los Pilotillos

Efectos que faltan por recibir:

Un Guinche de mano
Un lote de pilotillos y tablones
Un Martinete y sus accesorios
Nueve tablones 4 por 12
Tres barriles de clavos grandes
Un barril con clavos para los rieles
Un lóte de barras de hierro para tornillos del muelle
Una caja con tornillos para el idem
Diez motones para mover las maderas del muelle
Tres Gatos 2 de hierro y uno de madera
Una barrica con brea para las maderas del muelle
Un barril con cebo para los carro
Dos cajas canales para desagues de los edificios
Un lote de cabos para mover las maderas del muelle
Una balanza movible perteneciente al edificio de la Aduana

parejos

Yo, Pablo Elseviff, ex empleado y ex Admor interino de la Compañia abanero Lumber y Co, constructor del Muelle de Barahona, CERTIFICO que los efectos expresados arriba fueron adquiridos por la Compañia para la fabricacion y uso exclusivo del Muelle de Barahona y sus edificios a exos.

Barahona Agosto 26 de 1911

El ex empleado, ex Admor interino de la Habanero Lumber y Co y constructor del Muelle de Barahona

Pablo Elseviff

Todo razonamiento indica que el **señor Herman** se entrevistó con el **señor Federico Velásquez**, pues en Septiembre del 1911, el Secretario de Hacienda y Comercio, mediante carta No.1624, le dice al Administrador del Muelle de Barahona que el encargado de la Habanero Lumber Company, en esa ciudad le entregara a usted los efectos que figuran en la lista

[21] Ver Comunicación No.6, del 29 de Agosto de 1911, Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, Libro 128, página 134, año 1911, AGN.

adjunta, pertenecientes al Muelle del Estado en esa ciudad. Diciéndole además, que los efectos que faltan por recibir son los siguientes:

"Un lote de pilotillos y tablones
Un martinete y sus accesorios
Tres barriles de clavos grandes
Un barril con clavos para los rieles
Una caja con tornillos para el muelle
Dos parejas motones para mover las maderas del muelle
Los cabos necesarios para los motones
Una barrica con brea para las maderas del muelle
Un barril con sebo para los carros
Dos cajas canales para desagües de los edificios
Un guinche de mano
Una balanza movible perteneciente al edificio de la aduana".[22]

El señor **Federico Velásquez y Hernández**, Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, teniendo informaciones muy puntuales sobre las condiciones reales del Muelle de Barahona, se reúne en su Despacho, en fecha 16 de Septiembre del año 1911, con el señor **H. F. D. BURKE**, Director General de Obras Públicas, a quien solicita recomendaciones que permitieran adecuar el canal de entrada al Muelle, de modo que los buques pudieran entrar al mismo de forma segura.

El 18 de Septiembre del año 1911, el Director General de Obras Públicas, mediante misiva No. 1072, dirigida al Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, le plantea lo siguiente:

"Señor:

Refiriéndome a nuestra entrevista del 16 de Septiembre corriente, incluyo copia de mi carta No. 385 de Mayo 20/09, al Secretario de Estado de Fomento y Comunicaciones, relativa al Puerto de Barahona.

Al estudiar de nuevo la adjunta carta hidrográfica, -que le agradeceré mucho devolverme, por ser esa la única copia que poseo-, parece prácticamente imposible que un buque con calado mayor de 12 pies pueda aproximarse al muelle, sin que la entrada del canal, -que he marcado en rojo en dicha carta hidrog.-, esté perfectamente bien abalizada, y aun así no sería una entrada de fácil acceso para los buques, con excepción talvez del vapor "President", que es un buque de doble hélice, y, en consecuencia, de más fácil manejo.

---

[22] Ver Comunicación No.6, del 29 de Agosto de 1911, Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, Libro 128, página 139, año 1911, AGN.

No hay mucho espacio para virar un buque en el muelle, pero podrían hacer éstos lo que hacen actualmente en S. P. de Macorís.

En lo que respecta al último párrafo de mi carta precintada, al reconsiderar este asunto no creo que se derivaría ningún beneficio real por medio de la voladura, sin practicar los barrenos necesarios.

En la carta hidrográfica inclusa expongo un área –diseñada en azul- en la cual podrían los buques anclar y recibir y descargar sus cargamentos en lanchas.

Parece ser, por tanto, que son factibles las alternativas siguientes:

1). Volar las rocas que obstruyen el tránsito a un costo de digamos $50,000.- a $60.000.-

2). Recibir y descargar las cargas por medio de lanchas. Probablemente se requerirían 4, que costarían alrededor de $750.- cada una.

3). Abalizar eficazmente el canal, demarcado en rojo en la carta hidrográfica, a condición de que la Comp, Clyde convenga en usarlo después de abalizado.

Juzgo que lo más provechoso sería una combinación de las dos primeras alternativas, es decir, el empleo de lanchas en el presente inmediato, y barrenar y volar las rocas por una empresa de dragado, en cuyo sentido estoy haciendo gestiones".[23]

Lo más probable, es que los efectos que no había entregado el **señor Herman**, y que para entregarlos ponía como condición una entrevista con el Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, fueran los explosivos que existían en el Muelle de Barahona.

[23] Ver Comunicación 1072, del 18 de Septiembre de 1911, Secretaría de Estado Hacienda y Comercio, Libro 128. Año 1911, AGN.